EL DIQUE-ASTILLERO DE PUERTO CABELLO: PUNTO DE APOYO A LA ARMADA NACIONAL RESTAURADORA (1905-1909)

Germán José Guía Caripe[1]

"¡Puerto Cabello llegará a ser en ese entonces
la Cartago venezolana!"
Reseña de *Doroteo Centeno* sobre la visita
al sitio de construcción del Astillero en
septiembre de 1906

Resumen

El gobierno Restaurador de Cipriano Castro (1899-1908) desde su inicio busca la renovación y mejoras de la *Escuadra Nacional* dependiente de la Armada venezolana con el objetivo de neutralizar el contrabando de armas, movilizar con gran rapidez tropas de infantería bien equipadas y adiestradas a las distintas áreas de conflicto y por último, vigilar la gran extensión de costa litoral marítima y los ríos navegables del país para evitar las continuas invasiones disidentes. Sin embargo, para lograr la citada cobertura y garantizar la defensa del poder se necesitaba desarrollar una serie de acciones como: reparar los buques dañados en existencia; adquirir nuevo barcos propicios para la guerra; implementar leyes (Código Naval, 1904); dotar de uniformes; adiestrar y capacitar al personal en materia de navegación, máquina y marinería; activar un sistema de refacción a la brevedad; entre otras estrategias,

1 Personal Académico de la Universidad Simón Bolívar Sede del Litoral, Departamento de Formación General y Ciencias Básicas, Área: Pensamiento Crítico. Graduado como Profesor en Geografía e Historia (UPEL-IPC, 2001), Magíster Scientarium en Historia de Venezuela (UCV, 2006) y Candidato a Doctor en Historia (UCAB). Miembro del Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry del IPC-UPEL. gguia@usb.ve - germanguia@hotmail.com

Recibido: Octubre 2012 Aceptado: Noviembre 2012

que resultaban extremadamente costosas para el estado. Aunque ello no fue limitante para desplegar los primeros astilleros fuera de las fronteras venezolanas (Trinidad, Saint Martin y Forte de France en Martinique), pero para darle un mejor apoyo a la incipiente Marina de Guerra se pone en funcionamiento el *Dique-Astillero Restaurador* de la ciudad de Puerto Cabello (1905), el cual estaba sincronizado con los modernos avances en construcción naval iniciados por el Gral. Román Delgado Chalbaud. Con esta edificación Castro sienta las bases para la consolidación de la incipiente Armada Venezolana.

Palabras clave: Dique, astillero, Armada Nacional, historia, naval, Castrismo

THE LEVEE-PUERTO CABELLO SHIPYARD: POINT SUPPORT RESTORATIVE NAVY (1905-1909)

ABSTRACT

The Restorer of Cipriano Castro government (1899-1908) from inception seeks renewal and improvement of National Fleet Venezuelan Navy dependent in order to neutralize the smuggling of weapons, rapidly mobilized infantry troops well equipped and trained to different areas of conflict and finally, monitor large coastal sea coast and navigable rivers of the country to prevent dissidents continued encroachment. However, to achieve the hedge and guarantee the defense of power is needed to develop a series of actions such as repairing damaged vessels in existence, acquire new ships favorable for battle implement laws (Articles of War, 1904), provide uniform, train and train staff on navigation, seamanship machine, activate a spare system at the earliest, among other strategies, which were extremely expensive for the state. Although this was not limiting to deploy the first shipyard outside the borders of Venezuela (Trinidad, Saint Martin and Forte de France in Martinique), but to give better support to the fledgling Navy is operated Dock - Builder Restorer the city of

Puerto Cabello (1905), which was synchronized with the modern advances in shipbuilding initiated by General Roman Chalbaud. With this building Castro lays the foundation for the consolidation of the emerging Venezuelan Navy.

Keywords: Dam, shipyard-Navy, naval history, Castrism

1.- A manera de introducción

Al cerrar la Venezuela decimonónica, la maltrecha Armada Nacional estaba conformada por varios buques a vela, algunos a vapores como: el *Restaurador, Bolívar, Zamora, Totumo, Zumbador*. Estas embarcaciones cumplían funciones de apoyo logístico y de transporte de infantería, pero nunca entraban en combate directo. Apenas participaban en operaciones defensivas para repeler con rapidez los brotes insurrecciónales de los caudillos que tomaran alguna parte de la amplia franja costera venezolana. Con la llegada de los Restauradores de Cipriano Castro a Caracas a finales de 1899 se inician los planes de mejoramiento, los cuales se despliegan con un sustancioso presupuesto (a pesar de la baja de los precios internacionales del café) del Ministerio de Guerra y Marina para adquirir fusiles de repetición (máuser), pieza de artillería, municiones, uniformes, raciones, vituallas y otros equipos, que refuerzan el naciente Ejército Restaurador y posteriormente, el sostén del régimen castrista de 1900 a 1908 que tuvo que lidiar con dos frentes: el interno contra la Libertadora y el externo con el bloqueo anglo-alemán a las costas venezolanas.

En este sentido, los aires de transformación de la Marina de Guerra se centran específicamente en la renovación-mantenimiento de los buques a vapor, elaboración de un Código de Marina (1903), Reglamento de uniformes navales, mejoras en la carta navales-batimetría en costa y ríos, construcción de un dique astillero en Puerto Cabello (1905) y unas serie de reformas que se darían hasta

1908 dentro de la Armada Nacional[2]. Partiendo de estas premisas, tenemos que es una investigación de índole netamente documental, basada principalmente, en la revisión, análisis y estudios de aquellas fuentes primarias y secundarias que sirvieron de soporte teórico para el estudio de la Historia de la Institución Militar y Naval de Venezuela.

En consecuencia, dividiremos el estudio en tres apartados bien diferenciados para un mejor estudio y comprensión del hecho histórico, el primero de ellos se titula: *Renovación de la Escuadra Nacional, 1901-1904*, donde se exponen las razones que cuestionan e intentan fragmentar el ascenso al poder de Cipriano Castro y las estrategias implementadas para mantener su supremacía. El segundo se denomina: *Mantenimiento mayor de la Armada que dirige el Gral. Alejandro Ibarra,* donde se exponen las acciones implementadas por el Gral. Ibarra para mejorar la situación caótica y precaria que presentaba la Escuadra Nacional antes de tomar Castro el mando y por último, *El Dique-Astillero de Puerto Cabello: nuevo derrotero de la Armada Restauradora,* donde se esbozan los beneficios que trajo a partir de 1905, la construcción y puesta en marcha del Dique-astillero de la ciudad litoral del Puerto Cabello, dirigido en sus primeros años por el joven oficial Román Delgado Chalbaud quien a su vez, contribuyó de manera significativa con la renovación y reorganización de la Marina de Guerra que ayudó a Cipriano Castro a mantener una paz y un orden a partir de 1903 hasta fines de su período.

2.- Renovación de la Escuadra Nacional, 1901-1904

El ascenso del caudillo andino, Cipriano Castro al poder central a finales de 1899 trajo consigo un resquemor en el sistema de reparto del poder regional que había dejado el caudillismo Liberal Amarillo por no tener un líder nacional que aupara sus banderas. Existía antes del citado año, una amplia variedad de caudillos regionales

2 Ángel Ziems. *El Gomecismo y la formación del Ejército Nacional*. Caracas, Editorial Ateneo de Caracas, 1979, p. 69.

disperso en el país con sus montoneras particulares. Al inicio, Castro pacta con ellos cuando ingresa a Caracas, pero después comienzan a gestarse las fracturas que desarticulan la conducción política a través de un jefe mayor con poder centralizado; poco a poco, se va rompiendo la conciliación que se inicia con su llegada a la capital de la República, lo cual enturbia el panorama político-militar de la Venezuela de comienzos del siglo XX.

Estos cambios generan con el pasar de los meses numerosos enemigos al gobierno Liberal Restaurador de Castro, entre ellos estaban: los liberales amarillos, nacionalistas, pensadores, políticos, negociantes y empresas extranjeras que habían sido afectados por las políticas nacionalistas de la Restauración que entre otras cosas busca la manera más entronizada de sacarlo del poder[3].

No obstante, para poder enfrentar las posibles amenazas del poder central recientemente establecido se debió tomar medidas que permitieran fortalecer y robustecer el débil Ejército Restaurador, que originalmente desde Colombia ya venían con un reducido grupo de estudiantes, comerciantes y pequeño propietario de la tierra que no estaban sintonizado con el arte de la guerra, sin embargo, a medida que llegaban a Caracas desde los Andes se hacía más numeroso en su contingente. Desde entonces, ese grueso número de individuos debía prepararse mejor para la edificación de un poderoso Ejército de carácter nacional, cuyo objetivo fuera poder poner a raya a los caudillos regionales disgustados por la sacada del juego político a través de una serie de cambios constitucionales realizados por el gobierno castrista, así como también consolidar la centralización política que le restaría autonomía a la regionalización.

Entre las medidas iniciales tomadas por Castro para tener el control y poder del país se tienen: la recolección del armamento disperso, lo cual no resultó nada innovador, pues esa medida ya había sido

---

3 Inés Quintero. "La oposición a Castro". En: *Cipriano Castro y su época*. Caracas, Monte Ávila Editores, 1991, pág. 91.

puesta en práctica por Guzmán Blanco en el Septenio; incrementar la fuerza regular (activa-reserva); establecer un impuesto de guerra que serviría para sufragar los gastos de armamento, equipos, paga de raciones, adquisición y/o reparación de buques, entre otros, dado que el país atravesaba una fuerte recesión producto de la bajada de los precios internacionales del café, lo cual coartaba los intentos de renovar la Armada que estaba en alto grado de abandono[4].

Consecuentemente, aun cuando todo ello fuera posible, no resultaba nada fácil formar o tener a la mano una fuerza militar única, disciplinada, equipada y que obedecieran a un jefe único. Por eso, para poder liquidar al esquivo caudillaje regional se debía mejorar su prestancia organizativa, logística y operativa que únicamente sería posible si se lograba lo siguiente: a) emplear una mejor disposición personal; b) comprar armamento de repetición en el exterior; c) refundar una vez más la Academia Militar; d) promulgar un Código Militar (1903) y, e) desarrollar el levantamiento del plano militar de Venezuela[5], en sus primeros años de gobierno. Cabe señalar que, todo ello sería posible dado los elevados presupuestos de Guerra y Marina que harían loable esta empresa la cual a su vez, legalizaría la consagración de Castro en la presidencia. Por su parte, Domingo Irwin e Ingrid Micett sostienen que “era el precio que necesariamente se tenía que pagar para poder derrotar a los ejércitos particulares de los caudillos”[6], pues solo así se podría ver

4 Inés Quintero. “La Reforma Militar Restauradora.” En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. Caracas, ANH, tomo LXXII, Nº 288, octubre-diciembre, 1989, pág. 142.

5 José Raimundo Porras Pérez. “Un modelo sui géneris de concebir el combate: Tendencia teórico-militar venezolana (1870-1908)”. En: *De la Hueste Indiana al Pretorianismo del siglo XX: Relaciones Civiles y Militares en la Historia de Venezuela*. Valencia, Asociación de Profesores de la Universidad de Carabobo, 2012, pp. 134-135. Es una obra colectiva coordinada por Raúl Meléndez, Luis Buttó y José Alberto Olivar que recoge una serie de ensayos de especialista en el tema en cuestión donde participan Ebert Cardozo, Domingo Irwin como co-autores junto a los trabajos de los citados compiladores.

6 Domingo Irwin e Ingrid Micett. *Caudillos, Militares y Poder. Una Historia del Pretorianismo en Venezuela*. Caracas, co-edición de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador-Universidad Católica Andrés Bello, 2008, pág. 159. Trabajo monográfico que recopila como se gesta la realidad militar y política del país desde 1810 hasta los inicios del siglo XXI. Aporta una serie de conceptos para poder entender y comprender las complejas relaciones civiles y militares en Venezuela. Aportan los autores una serie de fuentes básicas que recopila lo trabajado en Venezuela y en el exterior en la citada materia.

un serio esfuerzo que garantizará la edificación de un verdadero Ejército Nacional.

Es conveniente señalar a los lectores que las maniobras puesta en práctica por Castro a partir de 1900 para renovar el golpeado aparato militar heredado de Crespo se basó notablemente en movilizar batallones (59, 2 compañías con un equivalente a 17.000 individuos de tropa); reparar viejos cuarteles y fortalezas; designar jefes militares fieles —en todas las regiones— y por supuesto, organizar logísticamente el Ejército Restaurador para enfrentar el mayor movimiento armado organizado por los caudillos regionales descontentos, es decir, por poderosos hombres de negocio que recibían el auspicio de los capitales foráneos que se denominó historiográficamente, la *Libertadora*. Por eso, en gran parte del territorio se realizaron encarnizados encuentros bélicos (la Victoria, Ciudad Bolívar) entre los años de 1901 y 1902[7], para quebrantar el orden y mantener el poder del gobierno de turno. Asimismo, en esos años se debió enfrentar con lo que se tenía para ese momento, la amenaza colombiana con la invasión de *Rangel Garbiras* (1901) por el Táchira que son derrotados por *Celestino Castro*. Después, *el Cabito* decide responder el ataque traicionero colombiano a través de una acción militar venezolana en la Guajira que terminó en un fracaso estrepitoso para las fuerzas de Castro[8].

Por otra parte, tenemos que dentro de los aires renovación militar emprendidos por el Castrismo se produce una fuerte brisas hacia el sector naval, como se mencionó previamente. Esta reformación y reestructuración de la estropeada Marina de Guerra va dirigida hacia la constitución de una efectiva Armada, tanto activo y como de reserva, la cual se define en los siguientes términos, según el Código de la Marina de Guerra (1904) como la composición "de todo los buques de guerra, armado ó desarmados que posea la Nación, y

[7] Inés Quintero. *El Ocaso de una Estirpe (La centralización restauradora y el fin de los caudillos históricos)*. Caracas, Fondo Editorial Acta Científica Venezolano. Alfadil Ediciones, 1989. p. 59.

[8] Domingo Irwin e Ingrid Micett, *Ibídem*, pp. 159-160.

que declare como pertenecientes á aquella, para la defensa de sus costas, conservación de la paz y el orden público en sus aguas…”[9]

Desde esta perspectiva, resultaba imperioso para el gobierno Restaurador ofrecer una mejor soberanía y vigilancia sobre el extenso litoral costero y fluvial para así, evitar y repeler con eficacia las posibles invasiones que hieran sucumbir el poder. Así como también, impedir el contrabando de armas muy frecuente entre las islas vecinas de Curazao, Saint Thomas y Trinidad. Además de servir como médium para el transporte de tropas, equipos y artillería que eran utilizados para el resguardo de la nación y la soberanía.

Sin embargo, para ser más efectiva se necesitaba la creación y puesta en marcha de una división de la Armada que estuviera conformada por la *Escuadra* que contará de seis buques a lo mínimo; *Escuadrilla* donde se agruparan los barcos menores a sesenta toneladas y por supuesto, las *Divisiones Navales* segmentadas por pequeñas escuadras de tres embarcaciones cada una. En consecuencia, dejemos claro que la palabra *Armada* no solo engloba el término de buques sino también el personal de guarnición, la artillería, elementos de guerra, maquinarias, velamen y combustible tan necesarios para el logro de los objetivos impuestos[10].

Ciertamente, es de notar el esfuerzo hecho por la administración Restauradora para renovar la Armada Nacional y, por ende, la Escuadra. Con ello, se buscaba estar a la par de un país como Colombia así como también, superar las fallas operativas que se venían dando

9 “Código de la Marina de Guerra.” En*: Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Serie República de Venezuela, volumen I, Nº 27, 1992, p. 631. Este tratado de artículos viene a establecer disposiciones vinculadas a la Marina de Guerra de comienzo de siglo XX que venía a dejar de un lado las añejas Ordenanzas Generales de 1793 de la Armada Naval Española que estuvieron vigente por largos años. Este compendio comprendían unos 1574 apartados que fue puesto en vigencia en 1903 y reformado en 1904. Este tratado de leyes el Ministerio de Guerra, a cargo para ese entonces, por el Gral. J. M. García Gómez pone en marcha el brazo ejecutor administrativo jurídico militar-naval del proceso de centralización que buscaba controlar y direccionar las fuerzas armadas bajo el dominio de un Jefe único que buscaba quebrar a las fuerzas regionales de los caudillos. Véase: Allan Brewer-Carias. *Historia Constitucional de Venezuela*. Caracas, Editorial Alfa, tomo I, 2008, pp. 434-436.

10 “Código de la Marina de Guerra”, *Ibídem*, pp. 631-632.

décadas atrás y adaptarlas —en las medidas de las posibilidades económicas—, a los adelantos países en materia naval para ese momento. En los primeros intentos de reorganizar, se comienza en 1901 con las compras propiamente de buque de guerra, especialmente cañonera-torpederas; se protegen las costas con batería de cañones de mediano calibre (Schneider-cannet de 105 mm) y todo lo expuesto hasta ahora por la doctrina naval, basaba en la concepción estratégica de la *Jeunne École* francesa[11]. De otro modo, los principios del pensamiento estratégico de la guerra, tanto en las fuerzas de tierra como de mar van modificándose según los actores, los avances científicos-tecnológicos, las reglas de juegos de los beligerante y la realidad de cada época[12].

Parcialmente, se tiene que la creación de una verdadera y efectiva Escuadra Nacional tendrá dos momentos propios a su justa dimensión, el primero de ellos, estarán a cargo del General Alejandro Ibarra quien tendrá la difícil labor de iniciar los primeros pasos de renovación y reorganización entre 1900 a 1903 —el cual se abordará con mayor amplitud en el apartado subsiguiente—, y en segundo lugar, tenemos los esfuerzos de Delgado Chalbaud por seguir la notable labor de Ibarra que se extienden desde 1904 a 1907.

---

11 Francisco Javier Nieves- Croes. "Derroteros de los grados de oficiales de la Armada." En: http*://www.fav-club.com.ve*. Por otro lado la citada *Jeunne École* (Escuela Nueva) venía ser la gran influencia estratégica o doctrina naval de finales del siglo XIX para las Marinas de Guerra de los países latinoamericanos. Dentro de sus postulados se resumía lo siguiente: proteger la costa con la artillería, obtener buques medianos, atacar el comercio del enemigo y arma del torpedo era la novedad y que gozaba de mayor satisfacción por los que situaron bajo este concepto. También llamada "la estrategia de los débiles" fue el premio de consolación de las naciones pequeñas que no podían adquirir los voluminosos y costosos acorazados.

12 Delamer, Guillermo. Oyarzábal, Guillermo. Montenegro, Guillermo. Bergallo, Jorge. "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. " En: *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires, Nº 28, septiembre-diciembre, 2010, pp. 2-12, pág. 6. El presente decálogo es el esfuerzo intelectual por historiar la evolución de las estrategias navales con el correr de los años en la Argentina tomando como punto de partida la Guerra de Independencia (1810-1849) contra la Corona española, la estrategia en la ocupación territorial (1850-84), la estrategia defensivo-ofensivo de la Jeunne École (1885-1900) y la de proyección de poder de Alfred Mahan (1901-1910) contras los enemigos naturales y fronterizos de Argentina (Brasil y Chile).

3.- Mantenimiento mayor de la Armada que dirige el Gral. Alejandro Ibarra

En noviembre de 1900, es designado por Cipriano Castro al Gral. Alejandro Ibarra con instrucciones bien especializadas y detalladas para que se encargue en persona de la más completa organización y reparación de la Armada Nacional "sin omitir gasto alguno para formar una flota que nos sirviera de protección a nuestras costas, contra el comercio clandestino, defensa nacional en caso de guerra (...)"[13]. No obstante, Ibarra no era un marino de formación, pero si se interesó responsablemente por la renovación de la Escuadra. En relación a este punto, la historiadora Inés Quintero señala lo siguiente:

> Es imperativo que la 'La Restauración,' además del ejército y como complemento de él, tenga una Armada que impida el contrabando de armas, movilice a las tropas del gobierno con mayor rapidez a distintas parte del territorio y se encargue de vigilar las costas del país para evitar cualquier molesta invasión que tuviese como móvil derrocar al gobierno restaurador. Para la tarea de edificar una Armad que cumpla con esos requisitos generales se comisiona al General Alejandro Ibarra, liberal y anduecista quien desde un comienzo se pone a las órdenes de Castro aun cuando era unos de los colaboradores del presidente Andrade. Antes de asumir el compromiso como Jefe Civil y Militar de los Estados Unidos Trujillo y Barcelona[14].

En este sentido, lo que tenía que enfrentar el general Ibarra para renovar la Armada no fue nada fácil. Se debía cambiar lo recibido en materia naval de la pasada administración, la cual hubo que sacarla a la fuerza tras la llegada de la Restauración (1899). Estaba casi por el piso o en un estado casi inexistente o deplorable, ya que muchos

---

13 Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela el Ministro de Guerra y Marina.* Caracas, Imprenta Arauca, 1902, p. 23.

14 Inés Quintero, *El Ocaso de una...*, p. 63.

barcos se encontraban dañados: cascos, máquinas, instrumentación, artillería inutilizada, entre otros. Aunado a ello, se añade la poca formación en el arte de la navegación de la tripulación, la inexistencia de cartas de navegación costanera y de los ríos navegable (Orinoco y barra del lago de Maracaibo), la falta de compromiso con la Armada por parte de sus hombres y por último, le sumamos la vigencia de las *Ordenanzas Navales* suscritas por *Carlos III* añeja del XVIII, que seguían siendo utilizadas a comienzos del siglo XX. Al respecto, el mismo Ibarra escribe a Castro en los primeros días de diciembre de 1901 para informarle la situación tan lamentable que vive la Armada, pero veamos en lo siguiente las condiciones y términos de su hallazgo:

> Esto ha venido tan desorganizado de atrás [Crespo-Andrade], que se me ha informado que en tiempos pasados se han tenido subalternos en puestos en la marina, donde no han sido vistas sus aptitudes, sino sus contribuciones para que se les sostenga en el puesto. Me es satisfactorio decirle [Castro] que nada de esto he encontrado actualmente, pero sí individuos que desempeñan una plaza que no conocen bien [carencia de personal técnico especializado], pudiéndolo hacer en otra colocación. No ha habido que traer de fuera a ningún empleado [extranjeros especializados en ingeniería, maquinista, electricista, mecánico, aceiteros y fogoneros], sino sólo poner lo que están en servicio, en el lugar que mejor desempeñan[15].

De esta manera, lo testimoniado por Ibarra nos da a entender con exactitud como venía operando la Marina de Guerra hasta ese momento y no obstante, la necesidad urgente del gobierno de

[15] "Carta de Alejando Ibarra a Cipriano Castro [diciembre, 12 -1900] desde Trinidad." En: *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*. Caracas, Imprenta Nacional, Nº 35-36, marzo-abril, año IV, 1965, pp. 255-283, pág. 256. Lo citado es una selección de documentos transcripto sobre *la Escuadra Nacional* donde el general C. Castro designa a Ibarra en 1901 para ejecutar en los astilleros de la vecina isla de Trinidad los trabajos de mantenimiento mayor de varios buques y de algunas lanchas. Los trabajos duran casi un año en donde Ibarra informaba minuciosamente la situación de los barcos de la escuadra, los movimientos de los "revolucionario" y de cómo se trabajaba en la isla caribeña, en esos tiempo colonia de la Gran Bretaña, los trabajos de reacondicionamiento y arreglo de los complejos buques a vapor.

reacondicionar a plenitud —según las circunstancias—, la Armada para el soporte y sostén del Gobierno y por ende, para la tan ansiada paz y estabilidad del país en lo sucesivo. Aunado a ello, también vemos como cada nuevo gobierno de turno que asume la administración también hereda las ruinas y la decadencia que existía dentro de la Marina de Guerra.

En consecuencia, el dinero para los gastos de renovación no se escatiman sino se justifican, pues está destinado para reparar los buques que habían en existencia, en comprar y adquirir verdaderos barcos de guerra que se ajustarán a la realidad de un país pequeño y débil —Jeunne École—, en infraestructura naval que solo podían albergar destructores medianos, cañoneros y lanchas torpederas que suplían la carencia de los anhelados, pero costosos acorazados[16]. Todos estos grandes y pesados navíos de guerra fueron en un principio adquiridos por los argentinos, chilenos y brasileños quienes tenían una amplia, fuerte y localizada carrera naval en este sentido, dada la supremacía de los océanos, mares y ríos del sur de América que contrarrestaban la influencia de los Estados Unidos de América al norte del hemisferio.

Se compran tres vapores en el exterior que se llamaran: *Restaurador*, *Zumbador* y *23 de Mayo*. De la flota heredada y existente, tenemos: *Totumo*, *Bolívar* y *Zamora,* lo cual hace un total de seis barcos de diver-

[16] Buque de guerra, llamado también: "dreadnought", tenían gran tonelaje, fuerte blindaje y una composición de grandes cañones de poderoso calibre. Fueron el ápice del poder naval que comienza en 1875 y culmina con la segunda guerra mundial cuando los grandes acorazados pierden vigencias ante el acoso de la aviación naval que los hundían de, un abrir y cerrar, de ojos. Empero, resulta llamativo que países como Argentina, Brasil y Chile desarrollaron una intensa carrera armamentística y naval en 1895 y que se prolonga hasta unas décadas (1924) en el XX. La corrida marítima militar dejo las finanzas de Argentina y Chile por muy dejado del promedio. Tanto fue el afán que los dos países del cono sur, para disuadir a Brasil, ocuparon los puestos 6º y 7º respectivamente de las diez grandes flotas del momento, entre ellas: Inglaterra, Francia, EUA, Rusia, Italia, Holanda y el Imperio Nipón. Lo que resulta curiosos que esas dos naciones suramericanas nunca desarrollaron industrias ni tecnología naval propia. Sólo dependían de los astilleros y fabricas de armamento de mundo industrializado de la época. Véase: Cristián Garay. "Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923)." En: *Revista Historia Crítica*. Bogotá, Nº 48, septiembre-diciembre, 2012, pp. 39-51.

sos tipos, se hace énfasis en los cañoneros[17], y de seis lanchas para el resguardo aduanal con una clara artillería. Todas estas adquisiciones se dan en 1901, siendo el cañonero-torpedero *Bolívar,* el buque más potente de la Armada venezolana, construido en Glasgow (1891) para una tripulación de noventa y seis hombres y "su armamento consiste de dos cañones de calibre 12 cm, cuatro cañones de tiro rápido, calibre 5,7 cm, una ametralladora, y dos tubos lanza-torpedos. Sus máquinas tienen una potencia de 2.600 cab. (sic) de vapor., que permiten una velocidad de 18,6 nudos" [18].

El gobierno Restaurador cuenta ahora con una nueva flota reverdecida, pero debían hacerse las reparaciones y el mantenimiento respectivo a muchos vapores que tenían en existencia, aparte de los comprados en el Reino Unido y España. Durante ese momento, la nación no poseía un dique astillero a pesar del largo litoral costero que se tiene. En ese sentido, se hace necesario ir a la colonia británica de Trinidad para hacer el mantenimiento preventivo y en el mayor de los casos correctivo de los vapores: *Miranda, 23 de Mayo, Restaurador, Zumbador, Bolívar, Zamora, Totumo* y por supuesto de algunas lanchas. Para dar cumplimiento a esa misión, asiste el Gral. Ibarra junto al Inspector de la Armada, quienes se instalan por casi un año en la citada isla caribeña, ubicada al oeste de Venezuela con el propósito de garantizar que se cumpla lo esperado. Es oportuno señalar que Trinidad poseía para la época una ventaja estratégica con respecto a nosotros, pues los vapores viajaban directamente a los Estados Unidos de América e Inglaterra. Por otro lado, la gran isla poseía grandes astilleros para la reparación, el mantenimiento y los trabajos mecánicos, los cuales son de calidad y a muy bajo costo[19]. Aunque también se podían realizar los trabajos de dársena en las islas de Martiniqués (colonia francesa)

---

17 El término *cañonero* viene cambiando con el pasar del tiempo y de los avances tecnológicos en materia de guerra naval. Eran de pequeño tamaño, con uno o dos cañones (también se la habilitaban tubos lanzatorpedos) y utilizados en patrullaje costero, posible defensa y la versatilidad por su bajo calado de navegar sin muchos problemas por caños y ríos navegable como el Orinoco y la barra del lago de Maracaibo.

18 "Reportaje que atestigua la enorme superioridad del poder naval del Imperio Alemán sobre la República de Venezuela, según el Diario Kölnische Zeitung [enero, 31-1902]." En: *Boletín del FUNRE*. Caracas, año IV, Nº 6-7, enero-diciembre, 1989, p. 139.

19 Estados Unidos de Venezuela, *Ob. cit*., p. 25.

y Barbados (británica) que resultaban más distantes en los días de navegación y lo costos resultaban mucho más elevados.

En Puerto España, se establece el General Ibarra como Jefe de la Escuadra que a su vez, representaba un mando muy efectivo de los buques a su cargo. Él recibía las órdenes a través del telégrafo o por correspondencia directa del propio Castro, también enviaba gruesos comunicados sobre el desenvolvimiento de los trabajos, sus funciones en el lugar eran principalmente, operativas[20]. Asimismo, muy diligentemente, pone todo su empeño para que el Gobierno Castrista economice lo más posible en los gastos de reparación, lo cual evitaría en un futuro no muy lejano nuevas adquisiciones de buques. Tal era su compromiso y preocupación que supervisaba el mismo los trabajos de mantenimiento en Trinidad.

Los trabajos fueron divididos en seis diferentes departamentos, en el primero, estaba la dirección general, la contabilidad, la traducción y la secretaría. En segundo lugar, se ubicaba el área de dibujo para los planos de piezas, necesarios para el encargo de piezas a Europa o los EUA; en tercer puesto, departamento de ingenieros formado de manera individual o juntas. La cuarta sección, por fundiciones y construcción mecánica. El quinto apartado, era obra de carpintería-calafate y por último, la maestranza de maniobra, velamen y toldos. Los trabajos se hacían por contratos o por pago individual o cuenta, con todos sus comprobantes[21].

Estos trabajos de reparación se hicieron de día y de noche, de domingo a domingo con más de doscientos hombres trabajadores, muchos de ellos eran jefes y oficiales quienes contribuyeron con las reparaciones,

20 Capitán de Navío Jairo Bracho Palma. *Hombre de Hierro*. Caracas, autor, tomo I, p. 47. La voluminosa obra recoge las biografías de hombre insigne de la Armada venezolana de finales del siglo XIX y hasta el década de 1970. Se recoge la vida, obra y legado de Ricardo Sosa Ríos, Ramón Rivero, Pedro Rivero, Román Delgado Chalbaud, Fausto Palmieri, Oscar Ghersi, Wolfgang Larrazábal, Carlos Tayihardat, entre otros marinos comprometidos en dar un poderoso empuje a la Marina de Guerra del país. Conto con el apoyo de Ramón Rivero Blanco para poder lograr este trabajo biográfico.

21 Estados Unidos de Venezuela, *Ob. cit*., p. 26.

dado que muchas veces el personal no alcanzaba para cubrir todo lo que se debía hacer. Trabajar en un barco, en el astillero —por ejemplo—, se llevaba unos tres meses aproximadamente, bajo las premuras expuestas. Se imponía gran esfuerzo en las reparaciones del *Bolívar, el Zumbador, el Restaurador y el Crespo*. Muchos de ellos llegaron en un estado deplorable, cuyas calderas estaban casi inútiles, una de ellas se importó de los EUA o de Europa. De ahí, la escogencia de Trinidad como lugar o centro para realizar las diversas operaciones como la adquisición de insumos, herramientas y equipos necesarios para la rápida y efectiva reparación de los buques y por ende, para la puesta en marcha de una flota acorde con nuestros intereses y necesidades inmediatas. Por su parte, el *Zamora* (1890) fue reestructurado y reorganizado como un transporte de tropa para más de mil o mil doscientos individuos, ya que tenía poco calado que podía remontar los ríos navegables, dos calderas, dos cañones *Hotchkies* de 57 mm., 4 ametralladoras de 7mm. y podía llevar en sus espacios unos 7 cañones de 37 mm., para la infantería[22]. Por dichas razones, decía Ibarra con orgullo a Castro que se trabajaba duramente con el Zamora y será para "el gobierno un espléndido trasporte (sic) en todo los sentido y espero que Ud. quedará satisfecho con las reparaciones e innovaciones que tendrá este buque, el cual será digno demostrarse en cualquier parte" [23].

La premura por reparar los buques respondía al imperativo del gobierno Restaurador en tener a tono una Armada eficiente y eficaz para contrarrestar el contrabando y movilizar las tropas con mayor velocidad para reprimir los focos insurreccionales del caudillismo regional, que no ha entrado en cintura a pesar de las políticas centralistas de Castro. En oposición, ningún mantenimiento mayor que se haga a los barcos de guerra de la Escuadra Nacional no duraría en el tiempo y espacio sino se hacía cada 6 meses una revisión de fallas, lo más importante era que estuvieran bien surtidos de carbón, es

---

[22] Tomás Mariño Blanco. *Buques de la Armada venezolana, 1901-1950*. Caracas, Ministerio de la Defensa, 2006, p. 48.

[23] "Carta de Ibarra a Castro desde Puerto España [agosto, 30-1901]." En: *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*. Nº 35-36, pp. 270-271.

decir, que este sea de buena calidad así como también que contará con agua dulce y aceite, los cuales son vitales para la movilización de los vapores. Además resultaba primordial la preparación y capación del personal de navegación, de máquinas (ingenieros, maquinistas, fogoneros y aceiteros) y los de artillería en los barcos, quienes en su mayoría eran extranjeros. Todos estos hombres fungían muchas veces como entrenadores para el manejo oportuno de máquinas, navegación, nomenclatura inglesa de las calderas, etc. [24].

De lo señalado hasta ahora, era necesario en todas las embarcaciones tener a bordo un primer ingeniero quien se encargaría de evaluar a cada rato la presión de vapor los gastos de aceite, la marcha regular de la máquina, las revoluciones del eje por minutos, entre otras cosas, que aunque parezcan insignificantes fueron decisivas para la consolidación y mantenimiento del poder. En este sentido, Ibarra sostiene lo siguiente: "Si no es así, las máquinas de los vapores, sin buenos ingenieros y sin buen inspector están expuestos a cada momento a echarse (sic) a perder, o sus calderas a volar con el buque" [25].

Por esta razón, es pertinente y oportuna la creación en tiempos de paz, de una Escuela de Ingenieros secundarios y de Marineros de la Armada, tal y como señalaba Ibarra. Para ello, propone que se usarse al *Restaurador* como Escuela de Oficiales (navegación-mando) y el *Zamora* como formadora de la Infantería de marina que, previamente, funcionaba en el primer vapor nombrado como una Escuela Náutica a bordo destinada para 20 alumnos[26]. En concordancia, con los nuevos aires de renovación y reorganización de la Marina de Guerra impuestos, por el Gral. Ibarra se elabora, tal y como se menciona a continuación: Ordenanzas Especiales para la Armada, Reglamento de Servicio en naves y botes, Cartas de navegación de ríos y costas, Reglamento de Uniformes, Diarios de Navegación, Inventarios de buques y por último, cada comandante es responsable de la embar-

24 Inés Quintero. *El ocaso...*, p. 67.

25 "Ibarra a Castro desde Puerto España, Trinidad [julio, 17-1901]." *Ob. cit.*, pp. 266-267.

26 Estados Unidos de Venezuela. *Ob. cit.*, p. 54.

cación asignada, la tripulación y el equipo que tiene a su cargo. En suma, todas estas disposiciones y reformas serán factores esenciales para la consolidación y supremacía de Cipriano Castro.

Finalmente, Alejandro Ibarra culmina su misión de levantar y (re)organizar la maltrecha, gasta e inoperativa Escuadra Nacional. Inclusive muchos de esos barcos sometidos al mantenimiento oportuno prolongaron su tiempo de vida útil en la Armada, para ilustrar, tenemos: el *Bolívar que* operó activamente hasta 1910; el *Zamora* hasta finales de la década de 1930; el *Restaurador* hasta su desincorporación en 1952, aunque después de la salida forzosa de Castro, se llamó con el tiempo *General Salom*; el *Miranda*, antiguo *Diego de Velásquez* (España) tuvo su larga vida operativa hasta 1946, y el *23 de Mayo* se pierde en 1904 a causa de un mar de leva en el fondeadero de Carúpano, donde se encalla y se destroza por la inclemencia de las olas[27].

La insigne labor dejada por este hombre de la fuerza terrestre a la Marina de guerra es invaluable, su oportuna participación es determinante para la Arma y la consolidación del país, aun cuando la renovación de la Escuadra Nacional no quedó muy parada durante el Bloqueo Anglo-alemán de diciembre de 1902 a enero del año 1903, pues la mayoría de los buques de la muy modesta Armada de Venezuela quedaron cautivos, entre ellos: *el General Crespo, Totumo* y otros inutilizados como *el Margarita*. La tripulación de estos se rindieron sin oponer resistencia (*Bolívar, el Zamora, Zumbador*). Sólo el cañonero *Miranda* logró escapa del acoso de los ingleses y alemanes[28].

En consecuencia, con el citado Bloqueo extranjero dado a la Escuadra Nacional queda demostrada la ineficacia e inutilidad de estos buques, lo cual solo se podrá recuperar al paso de un año. Esta estratagema del Bloqueo Anglo-alemán, fue determinante para los rebeldes de Matos y su Libertadora, quienes no perdieron el tiempo

---

27 Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela el Ministro de Guerra y Marina.* Caracas, Imprenta Bolívar, 1905, pág. xxxiii.

28 Domingo Irwin e Ingrid Micett. "La Marina Británica y el Bloqueo de las costas venezolanas, 1902-1903". En: *Revista Montalbán*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, Nº 19, 1987, pp. 191-237, pp. 198-199.

para armarse en las Antillas sin presión alguna de una fuerza naval disuasiva gubernamental. Sin embargo, al final de la Libertadora se utilizaron para sitiar con fuego de artillería y el desembarco de tropas al último reducto de los alzados de Matos, Rolando y Farrera en Ciudad Bolívar, en junio de 1902. Los barcos que intervienen en la operación son el *Zamora*, el *Bolívar* y el *Restaurador* bajo el comando de esa Escuadra se encuentra el joven oficial, Román Delgado Chalbaud quien debutaba con buen pie para ese entonces, como comandante.

Para 1904, se inicia otra etapa de mantenimiento mayor a los buques de la Escuadra Nacional de la Armada de la Restauración, específicamente, a los astilleros de las Antillas menores, en este caso Fort de France, Martinique donde los trabajos de mayor envergadura como era el carenado, el remplazo de calderas, entre otros, que se practicaron para prolongar la vida útil de las embarcaciones. Simultáneamente, se efectuaron trabajos de menor importancia en la Maestranza de los depósitos de la Marina de Guerra en la rada de la Guaira[29].

Con el tiempo, surge la necesidad imperiosa de crear un establecimiento o pequeña factoría naval donde se puedan reparar las embarcaciones de la Armada que continuamente estaban sometida al mantenimiento preventivo y correctivo, pues garantizar su efectividad implicaba también vigilar las costas venezolanas, ríos navegables de un punto al otro dentro del vasto territorio carente de efectivas vías de comunicación terrestres. De paso, con la creación de este Astillero en el país, la nación se ahorraba una cantidad exorbitante de gasto de refacción a sus buques de guerra y otros destinados a la Armada.

4.- El Dique-Astillero de Puerto Cabello: nuevo derrotero de la Armada Restauradora

Desde tiempos antiguos el ser humano se ha preocupado por construir y reparar buques para poder navegar los mares y ríos navegables con

[29] Estados Unidos de Venezuela. *Memoria y Cuenta del Ministerio de Guerra y Marina*. Caracas, Imprenta Nacional, 1904.

diversos propósitos, entre ellos: para establecer rutas comerciales o de invasión. El astillero es el establecimiento que se crea cerca del litoral, puesto que ofrece las ventajas de un rápido acceso al mar, río o lago en donde se construyen, habilitan, reparan y cargan buques, en este caso, serían los barcos de guerra de la Armada Restauradora que gozarían de estos beneficios así como también algunos mercantes que se usaban con los mismos fines. Con ello, se le añade ahora al incipiente crecimiento del Ejército Nacional Restaurador, un nuevo impulso y aire a la Armada Nacional que ya no solo se beneficio con la compra de buques propiamente para la guerra, sino que cuenta con un espacio cerca del litoral, reguardado y provisto de buenas condiciones para la defensa, la cual se incrementa en las medidas de las posibilidades y por consiguiente, la Naval de Venezuela. Desde este asentamiento se pretende poder construir embarcaciones, habilitar armamento pertrecho y combustible a las embarcaciones.

Bajo estas premisas, es oportuno señalar que la flotilla de la Armada Nacional Restauradora estaba compuesta para comienzo de 1906 de las siguientes embarcaciones, entre ellas: crucero *Restaurador*, cañonero-torpedero *Bolívar*, trasporte (sic) *Bolívar*, cañonera *Miranda*, torpedera *Margarita*, cañonero-remolcador *Zumbador*, bergantín *Restauración*, las lanchas a vapor (*General Gómez, 14 de Septiembre, Bolívar, Restaurador, Zamora, Miranda, Zumbador*) y otros destinadas al servicio de la Marina de Guerra (Aduana)[30]. De ahí, la poderosa necesidad de la creación del dique-astillero para poder atender a la incipiente Escuadra Nacional que no se podía quedar inmutada ante los avances de los pares latinoamericanos (Colombia, Perú, Argentina, Brasil y Chile).

30 Véase: "La Armada Nacional" en *Revista Militar y Naval*. Puerto Cabello, año I, Nº 6, 1906, pp. 119-121. Hacia el hincapié que los mencionados barcos en su gran mayoría estaban armado con cañones de tiro rápido, ametralladoras-cañón, reflectores eléctricos. Inclusive podían navegar por la barra del lago de Maracaibo, el Orinoco y otros ríos que el calado bajo pudiera dejar avanzar. Las lanchas a vapor estaban equipadas con ametralladoras-fusil. Por último para mejorar la prestancia y la operatividad se enfatiza en la creación dentro del *Zamora* una Escuela Náutica donde se estudio la navegación y la artillería a través de un curso teórico de tres años y después las pasantías en buques. Se hace notar que los alumnos más destacados en las actividades académicas serán enviados a Escuelas Navales europeas.

Lo expuesto va en sintonía con lo que expresaba el norteamericano y oficial naval, *Alfred Mahan*, específicamente sus señalamientos de que era inútil tener una gran flota de buque de guerra sin contar con el apoyo de base o astillero para poder reparar o suplir frecuentes de carbón y agua dulce. De allí la necesidad de *Cipriano Castro* de dotar de una flota de guerra, eficaz para el litoral, pero también de tener presente la necesidad imperiosa de un dique – astillero para esos barcos de reciente adquisición en el extranjero y evitar así, los cuantiosos gastos que representaba al Ministerio de Guerra y Marina y, por ende, al Erario Nacional las reparaciones en las Antillas menores (Trinidad, Saint Martens y Martiniqués) de la pasada gestión de Ignacio Andrade que solía actuar en "la negligencia, el desorden, el abuso [Escuadra Nacional] habían tocado tales extremos, que se arrancaban piezas de los barcos para venderlas como productos industriales, se pretextaban reparaciones para ir a comerciar a los mercados antillanos..."[31]

En un primer momento, el gobierno de Castro se preocupo por enviar, bajo la égida del Gral. Alejandro Ibarra, los trabajos de reparación y mantenimiento mayor a la flota Restauradora a los cercanos astilleros de las Antillas para que fueran puestos en condiciones de navegación y de combate a toda costa, solicitando a Europa todas lo que sea primordial para la puesta en marcha de una verdadera Escuadra Nacional. Más adelante agrega Castro que sería importante para un futuro no lejano "la fundación del Arsenal de Marina, en el puerto que brinde mejores condiciones para ello" [32].

La citada idea tuvo su fruto con el Decreto presidencial efectuado el 28 de agosto de 1905, donde se ordena la construcción de un Dique carenero en la ciudad de Puerto Cabello, pues era un lugar bastante adecuado para tales fines. Para los trabajos de construcción, el Ejecutivo Restaurador destina la cantidad de Bs. 500.000, en donde se

31 "Mensaje del General Cipriano Castro, Jefe Supremo de los Estados Unidos de Venezuela a la Asamblea Constituyente de 1901. " En: *Mensajes Presidenciales* (1891-1901). Caracas, Presidencia de la República, Tomo III, 1971, p. 324. En el citado tomo sobre los discursos presidenciales durante el Castrismo no se realizo un mensaje en 1906 y para 1909 su compadre Juan Vicente Gómez toma el poder.

32 *Ibídem*, p. 325.

anexará las obras de complemento del Astillero que proceden del Depósito de la Armada que está ubicado en el Puerto de La Guaira. La obra del Dique y Astillero de Puerto Cabello estarán bajo la dirección del comandante general de la Armada Nacional y los ministerios de Guerra y Marina y Obras Públicas —para ese momento—, quienes a su vez, serán son los encargados de velar por la ejecución de este Decreto y por ende, de la construcción y progreso de las referidas instalaciones navales[33].

Junto a los trabajos de cimentación de la Escuela Militar también se hacían en paralelos los del Dique Astillero Restaurador que el propio Cipriano Castro proyectaba como dos obras trascendentales de la Restauración para formar y constituir un verdadero Ejército Nacional. Por lo tanto, era una inversión pertinente, cuyos gastos se justifican en la medida que se recupera la económica del país, dado el bloqueos de las potencias del momento y que supera con creces la Libertadora, cuando arroja a partir de 1904 un saldo positivo de paz que van en consonancia junto a los planes de estructurar una fuerza armada venezolana permanente, oportuna y adaptada a los nuevos tiempos —siguiendo el mejor estilo europeo—. En otras palabras, una fuerza armada de gran alcance que permita acabar con los vicios, preservar las riquezas y la autonomía bajo el auspicio de un Jefe o autoridad única centralizada.

Los trabajos en el litoral de Puerto Cabello se llevan en plena ejecución con la construcción de una gran extensión de muelle que circunvalará casi toda la isleta que extiende desde el Sur del castillo y finaliza al norte del mismo, tal y como lo describe *Doroteo Centeno* en 1906, cuando realiza un balance detallado de los trabajos ejecutado en el citado año sobre la construcción del Dique Astillero. Esta obra estaría constituida por otras menores de maquinarias y edificios como las que se señalan a continuación: en primer lugar, se tendría

---

33 "Decreto de 28 de agosto de 1905 que ordena la construcción de un Dique carenero en Puerto Cabello." [9953] en *Recopilación de Leyes y Decretos*. Caracas, Imprenta Nacional, tomo XXVIII, Nº 28, 1912, pp. 323-324.

que hacer un muelle que tuviera un canal donde se construiría el dique que a su vez, serviría para la defensa de los embates del oleaje; en segundo lugar, la draga con una gran potencia para que pueda extraer el sedimento que se acumulaba en la poca profundidad de la rada del puerto; en tercer lugar, la instalación de una potente grúa que se ubicará hacia el sur-este de las instalaciones; en cuarto lugar, un faro que estará en la parte saliente de la isla con una torre de hierro de 6 metros de largo y dominará toda la ciudad portuaria.

Por otro lado, se creará un espacio para la fundición que estará al oeste del taller y contará de un horno para fundir pieza de hierro; además un taller naval en donde se llevarán a cabo los trabajos de mecánica, herrería y carpintería. Al mismo tiempo, se edificará un almacén naval ubicado al norte de la isleta como un vasto edificio rectangular, cuya armadura será de hierro para el depósito y resguardo todos los enseres, materiales y utensilios del dique; así como un edificio elegante de dos pisos en donde funcionará la Comandancia Naval y las oficinas del Dique respectivamente. Por último, tendremos el Dique que representa la obra de mayor calibre dentro de la infraestructura señalada, es decir, la construcción dos enormes portones de forma rectangular divididos en dos departamentos y con bombas movida a vapor con el propósito de duplicar su trabajo, nos referimos a naves pequeñas en reparación. Todos estos adelantos se hallan concatenados con los adelantos en materia de construcción naval de la época, en donde los astilleros ingleses gozaban de enorme reputación[34].

Incluso, también se señala o menciona que la futura instalación debería tener una vía de ferrocarril, una planta eléctrica y de un

34 Véase: Doroteo Centeno. *El Dique-Astillero de Puerto Cabello*. Curazao, Imprenta de la Librería de A. Bethencourt é Hijos, 1906. Esta citada edición oficial fue dedicada a Cipriano Castro por el Cónsul de Venezuela en Curazao, Mauricio Namias de Crasto. Cuenta con un prologo de Roberto López, que finge de redactor del diario *El Comercio* y la reseña descriptiva que está a cargo bajo la pluma del ingeniero D. Centeno, donde plasma su parecer de los trabajos ejecutados a lo largo de las treinta y dos páginas de este folleto. Explica como avanzan los trabajos de la obra naval desde la construcción de los muelles hasta las personas que dirigían el proyecto.

palomar[35] para el envío y recepción de mensajes. Jesús Blanco, Elio Quintero y Fernando Capriles eran los ingenieros y doctores encargados de dirigir las construcciones. Mientras que todo el personal calificado, peones y carpinteros estaban bajo la dirección general de Román Delgado Chalbaud, quien arduamente se había entregado a trabajar para la construcción definitiva del Dique Astillero, así lo manifiesta Centeno en su visita al sitio de trabajo con lo siguiente: "...allí estaba en su diaria labor. Grata impresión me causo encontrarle en sencillo traje de trabajo, cual infatigable obrero que vela con ahínco por el buen éxito de la empresa que tiene entre su mano" [36]. Pero, quizás, un elemento que contribuye significativamente para acelerar y poner en marcha la forzada barrera de construir a tiempo la citada infraestructura naval, fue el uso de presidiarios, quienes ayudaron a reducir dramáticamente los gastos en salarios por los trabajos realizados[37].

Los trabajos avanzaban rápidamente bajo la dirección de Román Delgado Chalbaud que no descansaba hasta no ver culminada en físico los planos del proyecto que "será el monumento más grandioso del cual la posteridad sabrá quien fue Castro y las cuales fueron los ideales de la Causa que fundó con la fortaleza de su brazo y la excelsitud de su cerebro"[38]. Para finales de 1906, se ha construido por secciones, partes de la totalidad del Dique Astillero que estaban comprendidas en: el taller mecánico, taller de fundición, oficina del depósito, comandancia de la Armada, el faro, la grúa de 180 pies y los diques flotantes de madera que estaban en construcción.

---

[35] El uso del palomar o *colombofilia* se reviste desde el mundo antiguo como elemento eficaz de comunicación. Empero, muchas unidades militares de los Ejércitos del mundo occidental la usaban ante el eminente colapso de los medios de trasmisión de información aupado por el avance de la tecnología. Con la llegada de la telegrafía sin hilo dejo de usarse. Inclusive el Ejército Español dejo de utilizar la colombofilia hasta febrero de 2010 (Real Decreto. Boletín Oficial de Estado, Nº 58, marzo de 2010). El promedio que podía franquear esta ave era unos 700 a 1000 kilómetros a una velocidad de 90 Km/hora en un sólo día. En pasadas investigaciones se detalla que durante el Gomecismo (1909-1935) se intereso por crear un servicio de palomares militares dentro del Ejército Nacional.

[36] *Ibídem*, pp. 9-10.

[37] Jairo Bracho Palma, *Hombres...* p. 49.

[38] *Ídem*.

Previamente fue lanzada en las aguas del islote de Puerto Cabello la draga *San Cipriano*, el 12 de octubre de 1906. Este es el primer barco construido en los talleres del astillero mencionado, lo cual fue conmemorado y celebrado con un acto público donde la elocuencia y la oratoria se hicieron presente, entre las personalidades que se dieron cita podemos mencionar: al general Román Delgado Chalbaud, el Comandante de Armas de estado Carabobo, Eliseo Sarmiento, entre otras, personalidades vinculada a la actividad portuaria. Además estaban para la construcción del San Cipriano varios carpinteros de Rivera y Maracaibo que fueron expresamente traídos por Delgado Chalbaud para aumentar el número de operarios de la obra que representaba para la época una obra colosal, dada la magnitud, envergadura y dimensiones, como podemos ver en la *Revista Militar y Naval* (1906) que refiere lo siguiente:

> ¡El primer barco construido en Venezuela en un Astillero propio y por las propias manos de los obreros criollos! (...) A la sombra protectora de la Restauración se han llevado á cabo en Venezuela, obras que, como el Astillero Nacional, imprimen un carácter definitivo al desarrollo de la industria y del trabajo, y que ejercerán sin duda una influencia decisiva en el porvenir de Venezuela. (...) Castro se preocupo por el buen sostenimiento de los barcos que componían entonces nuestra incipiente Armada no desmayó hasta organizar en ellos un servicio regular con un personal competente, idóneo, responsable y digno[39].

[39] "Lanzamiento del San Cipriano" en: *Revista Militar y Naval*. Caracas, Empresa El Cojo, año I, Nº 17, 1906, s/p. Fue una publicación oficial que tuvo dos años circulando, primero se editaba en Puerto Cabello, después en Caracas bajo la redacción del Coronel Gustavo Padrón Wells y Doctor Pedro Jugo Delgado. Es notable destacar que la citada revista contenía información sobre el acontecer mundial en materia de Ejército y de Marina de Guerra, mayormente se tomaba lo que pasaba en el exterior y se reseñaba los avances en materia castrense de la Restauración. Inclusive recibía colaboraciones de oficiales preocupado porque la fuerza armada nacional de ese entonces creciera de una manera exponencial con los avances propios de la época, en especial de Europa, Japón y los Estados Unidos de América. Otro elemento a destacar para el investigador que busca las fuentes primarias en los centros de información de Venezuela es la precariedad en algunos de los casos de donde se obtiene la información. Son muchas las vicisitudes y obstáculos que debe enfrentar los investigadores en el país para poder obtener con decencia una investigación histórica.

La inauguración de la primera sección del dique flotante también contó con la presencia de distinguidos caballeros, honorables matronas y simpáticas señoritas que representaban a la sociedad porteña de ese entonces; la nota musical estuvo a cargo de la Banda de la Armada "5 de julio". También se recibieron comisiones que fueron recibidas por el Dr. Jugo Delgado, Inspector General de la Armada[40]. Para representar al presidente de la República se encontraba estaba Doña Zoila de Castro y el Dr. José Rafael Revenga, entre otros, invitados que estuvieron presente. La segunda sección del dique estaba en construcción, pero ello no fue limitante para lanzar al agua la escollera flotante *General Cipriano Castro,* que desde ese momento entró en vigencia bajo las notas del himno nacional y el rompimiento de una botella de champagne. Los *oradores, odas, discursos alegóricos*[41], fueron propicios para fortalecer y reverdecer nuestra Fuerza Armada Nacional.

Después de festín inaugurar que fue reseñado a gran escala por la prensa —El *Constitucional* de Caracas, El Comercio de Puerto Cabello, entre otros—, comienzan a obtenerse los primeros beneficios del dique-astillero (1907). Con la puesta en marcha de cuatro buques de la Escuadra Nacional para limpiar, pintar los fondos de sus cascos y realizar otras reparaciones de mayor importancia, se tiene a la cañonera *Miranda*, el torpedero *Margarita*, el *Zamora* y el *Bolívar* que tendían regularmente a sufrir daños operativos por su trajinar diario entre un punto al otro del inmenso litoral venezolano. Los barcos a vapor de la Armada que se mencionaron fueron recuperado en su transitar gracias a los equipos y máquinas de la atarazana. Es conveniente señalar que no hubo necesidad de obtenerla en otro lugar (*Fort de France-Martinique, EUA o Inglaterra*) gracias a su taller mecánico[42].

---

40 "Astillero Nacional Restaurador" en *Revista Militar y Naval*. Caracas, Empresa El Cojo, año II, Nº 19, 1907, pp. 01-02.

41 *Ibídem*, pp. 4-5. Hasta a Román Delgado se le declara Hijo Benemérito del Distrito de Puerto Cabello en enero de 1907 como homenaje póstumo de las fuerzas vivas de la región porteña.

42 "Beneficio del Dique Astillero" en: *Revista Militar y Naval*. Puerto Cabello, Impreso Sagrestáa, año II, Nº 20, 1907, s/p.

Entre las funciones del personal técnico que se encargaban de la operatividad del reciente establecimiento naval, tenemos al *Superintendente* que ejercía el mando, la inspección, la vigilancia superior del todo el personal de la instalación y el trabajo técnico. Sin embargo, se requería para este empelo ser Arquitecto o Ingeniero Naval. En el segundo mando, estaba el *Intendente* que hacia las vacantes del superintendente y para lo cual era necesario que fuera Ingeniero mecánico o civil. Consecuentemente, estaba el *Jefe de Taller y Planta Eléctrica* que se encargaba de la parte mecánica (construcción, moldes, fundición) y además, para controlar a los obreros; por otro lado, se encontraba el *Capitán del Dique* quien asumía el mando cuando el superintendente e intendente estuvieran ausentes. Este capitán debía conservar y mantener los diques. Asimismo, tenemos el *Secretario*, *Cajero-Tenedor de Libros* (contador), *Jefe de Depósito*, *Guarda-almacén*, *Personal Técnico* (ingenieros mecánicos, electricistas, otros), *Empleado laborante* (maestros, oficiales y peones) y en última instancia, los *Aprendices* cuyas exigencias para llegar a ser uno eran: ser venezolano, alfabeto, conocer lo básico del oficio y tener más de 14 años de edad. En conjunto, todo este personal se encontraba a cargo de la mirada vigilante y supervisora del *Director General del Dique-Astillero y Jefe de la Armada*, Román Delgado Chalbaud durante sus primeros años de funcionamiento[43].

El tiempo pasa, con el funcionamiento operativo del Dique-Astillero *Restaurador* se empieza a dar curso a diversas operaciones especializadas como: la extracción, arreglo y colocación de calderas en aquellas instalaciones porteñas que operaba como modelo de empresa perte-

43 Confróntese: Ministerio de Guerra y Marina. *Álbum ilustrando la obra trascendental del dique flotante y astillero nacional de Puerto Cabello. Prestando sus servicios a la Armada de Venezuela y la marina universal*. Caracas, Dirección de Marina, Estadística y Contabilidad, 1909. Este despliegue de numerosas fotografías tomadas en los trabajo de construcción y puesta en funcionamiento del referido establecimiento naval comienza con un Decreto firmado por el propio, Juan Vicente Gómez, el ministro de Guerra y Marina, Régulo Olivares y Jesús Muñoz Tébar que se desempeñaba como ministro de Hacienda y Crédito Público. Al final de la serie imágenes de la época se anexaba como apéndice un Reglamento General y Tarifa del Astillero Nacional donde especificaba las funciones y oficios del personal laborante y empleado, junto a unas reglas para admitir buques al dique flotante y sus disposiciones complementarias. Nos llama la atención es que el establecimiento no se hará responsable por demoras que son causadas por huelgas, guerra, rayos, actos de Dios o fuerza mayor que afecten los trabajos encomendados.

neciente al Estado venezolano con un rendimiento entre los años de 1907-1909 de Bs. 466.217, 39[44]. Además se estableció que quedarían exceptuados de cualquier tipo de pagos las unidades flotantes de la Armada Nacional, quienes tendrían la prioridad esencial, así como los vapores de correos y los que presenten el peligro de hundirse o irse a pique dentro de nuestras costas.

Para los barcos particulares que solicitaban los servicios se tomaban en cuenta los siguientes criterios: a) aspectos técnicos: las embarcaciones no debían exceder longitudinalmente los 300 pies inglés, un ancho de 80 pies ingleses, una profundidad de 19 pie, un peso bruto de 4500 toneladas y una potencia máxima para 2000 ton; b) los propietarios o capitanes debían realizar una formalidad que se basaba en varios aspectos, entre los cuales están: un documento escrito —en primer punto—, para solicitar los servicios de refacción para el Director General, en segundo punto, hacer un examen tipo diagnóstico elaborado por las autoridades del dique y una vez lograda toda esa revisión previa, se establecería un contrato entre las dos partes para un posterior, registro de la nave —nombre, dimensión, calado, lastre, nacionalidad, capitán, armador o representante—; c) estar conscientes que el astillero no se hacía responsable por los daños y prejuicio que sufran en la entrada y salida de la embarcación, además que se aplicarían multas por retrasos; y d) Los domingos y días feriados no serán días laborales, sin embargo, se harán excepciones cuando sea una urgencia explicita y que los trabajos nocturnos, más horas suplementarias se cobraran doble[45].

Por otro lado, esta atarazana contenía entre su ser, la ventaja estratégica de tener un establecimiento de refacción naval, aunque las embarcaciones de esta época en su mayoría poseían los cascos revestidos por acero remachado (1870-1950) y caldera a vapor

44 Jairo Bracho Palma, *Ob.cit*., p. 50.

45 Ministerio de Guerra y Marina. *Álbum ilustrando la obra trascendental...*, s/p. Al final de la obra especifica las tarifas a ejecutar que establecía por el tonelaje del barco con un derecho de entrada de Bs. 1,50, un derecho de estadía diario de Bs. 0,50 y los buques de vela nacionales se le ofrecía una rebaja en el talonario.

para propulsar las hélices. Todo esto impulsado por el avance de la tecnología marítima, pero con una lenta adaptación de la madera al acero. Adicionalmente estaba cerca del futuro canal de Panamá que los Estados Unidos de América (1903) próximamente, iniciaría el proceso de construcción que tendría una longitud de 87 kilómetros, siendo oficialmente aperturado en la primera quincena de agosto de 1914. Gracias a este astillero, la ciudad Puerto Cabello tomaría una mayor importancia, puesto que aumentaría el crecimiento comercial y el prestigio internacional. Al respecto, D. Centeno, acota las siguientes palabras:

> Así pues, todas las Grandes Naves que frecuentan nuestros puertos pueden ser levantadas por él, que a su vez, podría uno creerlo empujado por cíclopes marinos. Si el futuro y el progreso se necesitará otro dique, será muy fácil obtenerlo con sólo añadir al actual una sección más ó mejor diría otro dique, resultando así el exigido por esas necesidades. (...) Ya, Puerto Cabello no será una ciudad abatida por la decadencia comercial y será mayor con el resto del país. Crecerá el numerario de población que busque trabajo. Será una ventaja porque estará cerca del canal de Panamá como punto más cercano de reparación. (...) Quiera el Dios de las Naciones conserva por muchos años de vida de aquel y de la buena voluntad de esto para que podamos ver la perfecta restauración de Venezuela[46].

No obstante, los trabajos de reparación tanto para los barcos de la Armada y de los particulares que así lo requerían —según la previa formalidad ante la Dirección General del Dique-Astillero—, debían ser autorizados por Delgado Chalbaud quien seguía manteniendo la supremacía y el poder con toda normalidad. Tanto fue así el empuje y vigor que imprimió a la localidad porteña el establecimiento naval que se vio reflejado rápidamente, en el uso de la electricidad, la cual

[46] D. Centeno. *Ob.cit*., pp. 29-32.

proporciono luz artificial e hizo de Puerto Cabello una ciudad muy activa, de allí como se dijo en párrafos anteriores el advenimiento de Delgado Chalbaud como Hijo Benemérito de la región en cuestión.

Para finales de 1907, se hacen unos cambios notables en la reorganización de la Marina de Guerra, adscrita al Ministerio de Guerra y Marina. Se suprime la Comandancia de la Armada por orden directa de la mencionada cartera de la Restauración que deja cierta autonomía para depender exclusivamente de Guerra y Marina. El Capitán de Navío y General de los Ejércitos de Venezuela, Román Delgado Chalbaud hizo entrega con un inventario de los buques que comandaba bajo una resolución que se emana a inicio de septiembre de 1907[47]. Por ende, el presupuesto para los gastos operativos fue reducido. Para mayo de 1908, Delgado Chalbaud es sustituido de la dirección general del astillero por el ingeniero, Jesús Muñoz Tebas con cierta alternancia de Fernando Capriles.

Sin la presencia de su principal fundador y principal motor, Delgado Chalbaud que pasa al retiro de sus haciendas, el dique-astillero Restaurador continúa sus trabajos bajo la dirección de otros hombres vinculado con su génesis que pensaban con ampliar los espacios del establecimiento para luego, aumentar el ingreso de buques a reparar y refaccionar. Los nuevos encargados proponen o dan iniciativa a la construcción de guarda costas y lanchas con el objetivo de redoblar la soberanía marítima y evitar futuras invasiones de la oposición anti-castrista. En este sentido, el ingeniero, Fernando Capriles escribe al ministro de Guerra y Marina en Caracas, Gral. Régulo Olivares e informa que en la sala de dibujo de la carraca se están diseñando los planos de los nuevos Guardacostas ordenados por el Ministerio de Hacienda para que la encargada de la cartera de Guerra y Marina de su visto bueno al proyecto[48].

47 Jairo Bracho Palma. *Hombres de...*, pp. 50-51.

48 Archivo General de la Nación (En adelante AGN). *Oficios de Marina*. Sección Guerra y Marina, Subfondo República, del 22 de diciembre de 1908 a 26 de marzo de 1909, s/p. Son comunicaciones escritas de la Dirección de Marina para el Ministro de Guerra y Marina de papel cebollas como copiador. En las instalaciones del AGN hay un manantial de papeles sueltos de Guerra y Marina que arranca desde 1830 a 1945 que no están debidamente clasificados en tomos, están colocados en paquetes.

De esta manera, dejaba entrever que la instalación estaba en capacidad operativa —a pesar de ciertas dificultades—, gracias a los múltiples elementos que estaban a su favor y la nueva maquinaria adquirida. En igual forma se implementa un mecanismo fabricante de panelas de carbón mineral o *coke* para alimentar las calderas de los buques a vapor que tocaban puerto para suministrar carburante antes de continuar las travesías. Se realizaron las pruebas y arrojaron resultados satisfactorios, sólo faltaba determinar la proporción exacta de los ingredientes (carbón en polvo más la brea de Guanoco) a complementar para su fabricación y rendimiento[49]. Con base en lo expuesto se dan otros advenimientos dentro de las instalaciones como era la fabricación de clavos (punta: París) con la materia prima procedente de las minas de Imataca para las fundiciones[50]. Empero, toda iniciativa que se podía ejecutar dentro del establecimiento debía contar con el aval del Ministro de Fomento. Es de suponer que muchos propósitos fueron truncados por la imperante burocracia gubernamental. Por último, se implementa una especie de armería-maestranza dentro de las citadas instalaciones con la intención de reparar diversos armamentos de fuego pertenecientes al parque del Ministerio de Guerra y Marina llegando en "un lote de 2033 [*Winchester*] que como desechadas trajo el *Zumbador* para que se aprovechara de ellas piezas que se fundiera para otras armas que vinieran a repararse o salvar las que se pudieran"[51].

---

49 "Oficio de Fernando Capriles a Régulo Olivares desde Puerto Cabello" [Septiembre, 9-1909]. En: *Oficios de Marina*, AGN, pp. 2-3. Señalaba el Ing. Capriles una disyuntiva de obtener el mejor carbón mineral, lo comparaba el que se extraía de Coro con respecto al procedente de Guanta. Asevera el especialista lo siguiente: "este carbón es muy inferior al de Coro; mejor dicho no es un carbón; sino un lignito de muy poca densidad, aún no se hecho ninguna experiencia con el pero los resultados lo condenará." Agrega que había sobre pesaje con la venta del coque traído de la Vela de Coro.

50 "Oficio de Luis Muñoz Tébar al ministro de Guerra y Marina, Régulo Olivares desde Puerto Cabello" [Febrero, 17-1909]. En: Oficios de Marina, AGN, s/p. En este sentido se vaticinaba el potencial férrico del Imataca y que se podía utilizar en las fundiciones existentes en el Dique-Astillero porteño.

51 "Oficio de Luis Muñoz Tébar al ministro de Guerra y Marina, Regulo Olivares desde Puerto Cabello "[Marzo, 10-1909]. *Ibídem*, pp. 4-5. Muchos de estos fusiles de palanca *Winchester* de fabricación norteamericana por la empresa *Winchester Repeating Arms Company* y se conocen que desde el septenio de Guzmán Blanco (1870-77) se compraron grandes lotes de fusiles de repetición. Por lo general eran los modelos 1873 y 1894 que se caracterizaban por un calibre 10,8 mm, peso de 4.3 kg y un dispositivo tubular para 15 proyectiles. Expone Muñoz Tébar que mucho de ese trozo que se llevaban a reparar hay muchos inservibles en su mecanismo en los talleres mecánicos del establecimiento.

Finalmente, el Dique-Astillero cambio de nombre tras la salida de Castro del poder a finales de 1908, sin embargo, continuó operando con ciertas dificultades, dado los robos que sufrió por parte de los peones de las piezas del depósito naval, estafa con el pesaje del carbón, falta de materia prima para poder reparar las embarcaciones, entre otros males, que ahora le aquejan. No obstante, la puesta en funcionamiento recortó el gasto de la Armada con las reparaciones y refacciones de los buques de la Escuadra Nacional que debían constantemente a los astilleros de las islas vecinas del Caribe francés e inglés. También fortalece el espíritu naciente llevado a cabo por Cipriano Castro para fomentar un crecimiento de la Marina de Guerra que décadas atrás venía funcionando con irregularidad. Las acciones bélicas, tanto como, las internas (la Libertadora) y la externa (el Bloqueo, la vecina Colombia) deje entrever que se debía de tener una mejor equipación, preparación y base del poder naval de la Armada de la Restauración ante los enemigos de turno. De paso, nos quedarnos atrás ante los avances de los argentinos, chilenos y peruanos que invertían en la compra de grandes acorazados, cruceros, reglamentaban sus marinas y mandaban a Europa sus guardiamarinas a perfeccionarse[52].

El General Castro había desplegado las bases del poder naval al estilo de *Mahan* para proteger la estratégica posición geográfica de Venezuela. Es el Dique-Astillero de Puerto Cabello la obra más deslumbrante de la *Restauración* con sus respectivos talleres, grandes depósitos y de efectos navales para la conservación de los buques, municiones, hasta la construcción de embarcaciones salida de sus dársenas para así, fortalecer la futura idea de un Arsenal de Marina de Guerra y en definitiva, la idea del perfeccionamiento constante y sonante de la incipiente Armada Venezolana.

52 Teniente de Navío, Ramón Díaz. “El Poder Naval. A nuestro heroico Presidente Gral. Cipriano Castro.” En: *Revista Militar y Naval*. Caracas, Tipografía Universal, año III, Nº 27, 1908, pp. 18-19.